

■ Il presidente di Assaeroporti, Domenico Di Paola

## Superare tutta una serie di vincoli per riorganizzare e rilanciare il trasporto aereo

Il testo che AIR PRESS pubblica di seguito è quello dell'intervento che il presidente di Assaeroporti, ing. **Domenico Di Paola**, ha tenuto al convegno su "La concorrenza nei trasporti: le liberalizzazioni difficili" recentemente organizzato a Roma da Assoutenti.

Sono convinto che questo sia un momento unico per gli aeroporti per promuovere, insieme con gli altri attori in gioco come i vettori e naturalmente le istituzioni, un grande progetto di rilancio dell'intero settore per migliorarne, nell'ottica dei passeggeri, l'offerta e l'efficienza. Porre il passeggero al centro di un piano per il trasporto aereo diventa oggi indispensabile e strategico. Per troppi anni persino lo Stato, nel tentativo di continuare ad assistere imprese decotte, ha trascurato di mettere al centro il passeggero e il diritto a viaggiare sempre di più e a prezzi più convenienti. L'obiettivo dello sviluppo della mobilità aerea permette di conciliare interessi diversi e soprattutto di garantire la centralità del passeggero.

Oltretutto gli aeroporti, pur continuando a svolgere un servizio pubblico, hanno ormai una impostazione di tipo fortemente imprenditoriale, al di là della proprietà pubblica o privata delle società di gestione aeroportuale.

Naturalmente la liberalizzazione sostanziale del settore rappresenta uno dei cardini di questo piano di rilancio. Ma come liberalizzare in un settore come quello del trasporto aereo dove convivono negli aeroporti un monopolio naturale e insieme la necessità di garantire un sistema di network? Le azioni fondamentali del piano di rilancio per creare un sistema del trasporto aereo italiano competitivo e razionalmente organizzato sono: liberalizzazione sostanziale del sistema; creazione di infrastrutture intermodali; attivazione di un fondo per la



**Indispensabile realizzare la liberalizzazione degli slot e degli accordi bilaterali oltre che adeguare le tariffe aeroportuali**

**Approvare subito, aeroporto per aeroporto, i contratti di programma previsti dal Cipe**



Domenico Di Paola

mobilità; incentivi ai processi di aggregazione; creazione di sistemi aeroportuali; regolazione della nascita di nuova capacità aeroportuale.

### CONTRATTI DI PROGRAMMA

UNA RIORGANIZZAZIONE ed un rilancio del sistema del trasporto aereo in funzione di migliorare la capacità di offerta ai passeggeri richiede il superamento di vincoli che limitano le possibilità di sviluppo: tariffe bloccate, slot e bilaterali. Gli aeroporti devono fare gli investimenti necessari per razionalizzare e creare quelle infrastrutture e quei servizi innovativi che consentano di adeguare la loro capacità alle altre realtà europee. È indispensabile, quindi, adeguare le

tariffe aeroportuali (che vengono stabilite per decreto e sono ferme al 2000 senza nemmeno l'adeguamento Istat) colmando il divario con il resto dell'Europa. Per questo basterebbe approvare subito, aeroporto per aeroporto, i contratti di programma previsti dalla delibera Cipe. Sempre sul piano dell'eliminazione di vincoli allo sviluppo della mobilità aerea nell'interesse del passeggero è indispensabile anche realizzare la liberalizzazione degli slot e degli accordi bilaterali.

Lo Stato, che non ha più il carico di spese che sono ormai oneri degli aeroporti, deve invece investire risorse pubbliche mirate per l'intermodalità e l'accessibilità (ferrovia passante, autostrade, interporti, etc.) destinate a quegli aeroporti fortemente competitivi e che hanno un traffico intercontinentale rilevante. Altri investimenti pubblici irrinunciabili sono quelli per le tecnologie avanzate con tutti gli interventi volti a garantire l'allineamento ai massimi standard di sicurezza e tecnologia (radar di terza generazione, sistemi per rendere possibile il traffico in caso di nebbia, etc.) e per l'accesso dei nuovi aeromobili (tipo A380) che richiederà pesanti adeguamenti degli aeroporti. Sono investimenti che vanno fatti con una legge su misura (tipo legge obiettivo) per accelerare e rendere certi i tempi. Un'altra azione cardine del piano è quella di mobilitare risorse per lo sviluppo della mobilità aerea, orienta-

te verso le aree di debolezza del sistema nazionale e quindi incentivare, con regole precise e fondi ad hoc, lo start up di nuovi collegamenti a prezzi accessibili.

In modo più o meno regolare tutti gli aeroporti si stanno già muovendo in questa direzione, ma oltre alla messa in campo di nuove risorse, la creazione di un Fondo per la mobilità garantirebbe un sistema di regole precise ed omogenee che assicurino trasparenza e coerenza dei meccanismi di spesa. Il Fondo servirebbe a stimolare nuovi collegamenti point to point dai nodi aeroportuali periferici, a incentivare la creazione di un solido sistema di feeding e a promuovere lo sviluppo di nuovi voli intercontinentali per i grandi aeroporti. Offrire più collegamenti e a costi ragionevoli permetterebbe di far emergere quella quota di mercato che oggi non vola e che spiega il nostro basso indice di mobilità aerea in Europa che è la metà della media europea.

Colmare questo gap, garantendo più voli e a costi più accessibili, permetterebbe

di raggiungere in pochi anni la media europea. Un obiettivo possibile il cui effetto positivo non riguarderebbe soltanto gli aeroporti da un lato e i passeggeri dall'altro, ma darebbe una scossa positiva anche alla nostra economia e garantirebbe nuovi posti di lavoro. Un recente studio di York Aviation e di ACI Europe, infatti, ha stimato che gli aeroporti europei supportano nei loro paesi direttamente e indirettamente circa 2.950 posti di lavoro per ogni milione di passeggeri. Lo sviluppo della mobilità aerea, inoltre, ha un impatto positivo sulla stessa produttività delle imprese locali e sulla capacità di attrarre capitali e persone nell'area in cui operano. Eurocontrol, poi, prevede che già dal 2010 gli aeroporti europei e le relative aree di controllo, non avranno capacità sufficiente a fronteggiare la domanda di traffico crescente. Se dunque i margini per crescere ci sono e se, come dovrebbe avvenire con la privatizzazione di Alitalia, molti vincoli cadranno e molte risorse pubbliche si libereranno, non possiamo lasciarci sfuggire questa occasio-

ne per mettere a punto una strategia di sviluppo del sistema aeroportuale italiano.

Infine vorrei citare alcune azioni di Asaeroporti a favore dei consumatori e per la centralità del passeggero: nel 2007 abbiamo realizzato il primo Airport Day, una giornata di accoglienza e di informazione abbinata alla premiazione del concorso a premi nazionale Maturi per Volare e all'Operazione Trasparenza, la campagna di informazione sulle tariffe aeroportuali e sulle altre voci che compongono il costo del biglietto aereo patrocinata dal Comitato nazionale consumatori e utenti (CNCU) del ministero dello Sviluppo economico. Per il 2008 la campagna di informazione abbinata all'Airport Day tratterà il tema del bagaglio, sempre con la collaborazione del CNCU. Durante il 2007 e a proseguire nel 2008 abbiamo creato un gruppo di lavoro che sta sviluppando il Progetto sulla centralità del passeggero che si propone di trovare migliori formule concrete di applicazione della Carta dei diritti del passeggero. ●

SUPERATE TUTTE LE VERIFICHE

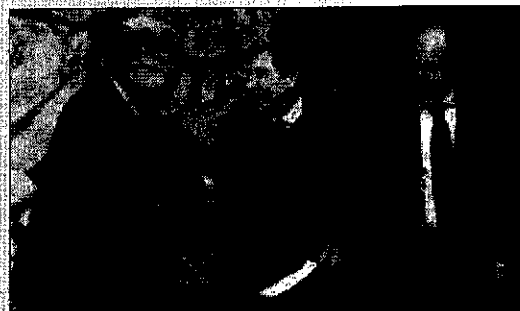
## L'Enac rinnova a Verona il certificato di aeroporto

Il 7 febbraio, a Verona-Villafranca, l'Enac ha consegnato alla "Valerio Catullo SpA" il documento di rinnovo del certificato di aeroporto, atto che attesta la conformità dello scalo veronese alle norme nazionali e internazionali di gestione degli aeroporti. A consegnare materialmente il nuovo certificato, al presidente della società di gestione, **Fabio Bortolazzi**, presenti i post holder responsabili **Doriano Brutti**, **Alberto Carli** e **Michele Adami**, sono stati il direttore Operazioni Venezia Enac, **Virginio Bagassi**, e il responsabile del team di certificazione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, **Maurizio Grillett**. Il certificato di aeroporto, che ha validità triennale, è stato ottenuto dal "Catullo" nel novembre 2004 dopo essere stato sottoposto a una serie di verifiche per attestare la conformità dello scalo al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti dell'Enac e dell'Icao. Il riconoscimento ora ottenuto sta a indicare che «la "Catullo" ha ancora una volta superato tutte le verifiche e mantenuto i requisiti di sicurezza delle infrastrutture, degli impianti e delle operazioni aeroportuali» ha sottolineato il

direttore centrale dell'area tecnico operativa, **Antonio Zerman** - e ha confermato la presenza di un'adeguata organizzazione, con relative responsabilità e una corretta ripartizione delle risorse finalizzate alla sicurezza».

Bortolazzi ha poi aggiunto che «questo documento non è un semplice foglio da mettere nel cassetto ma uno strumento vivo da utilizzare per il miglioramento quotidiano del sistema di qualità del nostro aeroporto», che, ha rilevato il direttore generale della Valerio

Catullo SpA, **Claudio Boccardo** «ha goduto di una crescita rilevante negli ultimi due anni e il cui sviluppo, a garanzia degli utenti, è stato accompagnato dalla certificazione che oggi Enac ci consegna».



La consegna del nuovo certificato. Da sinistra a destra Bagassi, Bortolazzi e Grillett

SCHEMA DI DECRETO DI BIANCHI

## In Parlamento il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Reggio Calabria

Il ministro dei Trasporti **Alessandro Bianchi** ha trasmesso la scorsa settimana al Parlamento uno schema di decreto ministeriale recente interventi finalizzati al potenziamento del trasporto ferroviario pendolare sulla tratta Rosario-Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo e del collegamento ferroviario con

l'aeroporto di Reggio Calabria (atto n. 215). Lo schema è stato assegnato alla commissione Trasporti della Camera che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 24 febbraio. Quanto al Senato, la trasmissione non è stata ufficializzata in mancanza di convocazione dell'Assemblea.